



L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

Monsieur Serge MERY

**Vice-Président du Conseil régional
d'Ile-de-France, chargé des transports
et de la circulation
Vice-président du STIF**

DE-OF/RD-KZ/PM/09004308

Paris, le 30 juillet 2009

**Destinataires
(voir pièce jointe)**

Madame, Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, le compte rendu du Comité de ligne RER A, qui s'est tenu le 25 juin dernier.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée

Bien cordialement,

Le Vice-Président du Conseil régional
d'Ile-de-France, chargé des transports
et de la circulation, Vice-président du STIF

Monsieur Serge MERY

COMITE DE LIGNE RER A

Compte-rendu de la réunion du 25 juin 2009

Présidé par M. Serge MERY (Vice-Président du Conseil du STIF, Vice-Président du Conseil général d'Ile-de-France, chargé des transports)

Etaient présents ou représentés :

STIF

SNCF

RATP

CR ile de France

CG 92

Communauté de communes de la Boucle de la Seine

Communauté d'agglomération du Haut-Val de Marne

Etablissement public pour l'aménagement de la région de La Défense

SIT secteur 3 et 4 de Marne la Vallée

SAN du Val Maubuée

Communauté d'agglomération Cergy-Pontoise Energies

Bry-sur-Marne

Carrière-sur-Seine

Cergy

Champigny-sur-Marne

Chatou

Conflans-Sainte-Honorine

Houilles

Le Pecq

Maisons Lafitte

Montevrain

Nanterre

Noisy-le-Grand

Poissy

Saint-Germain-en-Laye

Sartrouville

Sucy-en-Brie

Vincennes

FNAUT Ile-de-France

UFC Que Choisir

Association « Famille d'en France »

Association Léo Lagrange pour la défense des consommateurs

Association de Défense des riverains du RER A

de St Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois

CADEB (collectif d'associations de défense de l'environnement de la Boucle de Montesson)

Mmes SOLIGNAC, BLYT
MM. MONNET, GUIMBAUD,
SAINT-BLANCARD, DESORMIERE, ELLEIN,
MARKOUR,
Mme ANGER
M. COCHET, M. ANCEL
Mme MEYNAUD
MM. BINET, BURET, BEAUHAIRE,
MARTINET
Mme DUMONT
M. DUSSAUTOIR
M. FAUR
M. AMSLER
M. PLAINDOUX
Mme HENNI
M. HERLUISON
Mme GAUDIN
Mme PODDEVIN
M. VALENTIN
Mme GAUDIN
M. GOMES
M. FAUR
M. BARRAUD
M. HERTEL
M. CHEFDOR
M. GODAERT
Mme WALCH
Mme BLASSET
Mme CORNEC
M. ROUSSET
Mme de VAUCOULEURS
M. LAMY
M. GODART
M. JAKUBOWICZ
Mme CHAMOT
MM. BOUTRY, LEROSEY
M. GUERQUIN
Mme HINDERMANN
M. SCHREPFER
M. LE PAPE

MM. MOULIN, PARISOT

Etaient excusés :

CG 93

Communauté d'agglomération des Deux rives de la Seine
Commune de Triel-sur-Seine

M. BARTOLONE

M. CARDO

M. MANCEL

M. Méry introduit la séance sur le rôle de ce comité de ligne centré sur les questions d'actualité et d'actions à court terme : c'est un lieu d'échanges et l'occasion d'un dialogue utile entre les différents acteurs et usagers de la ligne A. Les contacts de plus en plus nombreux entre élus, usagers, opérateurs et le STIF montre bien que ce dernier est un acteur incontournable dans l'organisation et le développement des transports parisiens. Au cours de cette séance, le STIF et les opérateurs présentent l'ensemble des actions en cours sur la plus importante ligne de transports d'Ile de France destinées à redresser une régularité en baisse depuis plusieurs années. La première tendance semble encourageante même si les équilibres sont encore fragiles et doivent être consolidés

M. Méry rappelle que le STIF est décentralisé depuis 3 ans et 2 mois, qu'il a fallu remettre en route de nombreux dossiers dans un contexte de croissance de la demande particulièrement élevée de 2003 à fin 2008. Néanmoins, le STIF joue pleinement le rôle qui lui a été confiée par la loi. Les ressources financières du STIF viennent du Versement Transport payé par les entreprises et les administrations et des contributions des collectivités locales membres de son Conseil (notamment la Région). Les investissements relèvent de contrats avec l'Etat, les Départements et la Région. La Région et le STIF sont associés aux réflexions en cours autour du plan de mobilisation initié par Jean-Paul Huchon, portant sur près de 19 milliards d'euros d'investissement, et sur les projets du Grand Paris, initiatives qu'il convient de coordonner. Les travaux de Gilles Carrez sur le financement des transports sont donc déterminants pour l'avenir.

Le STIF, la RATP et la SNCF présentent les documents ci-joints en annexe.

La Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne remercie le STIF d'avoir pris l'initiative de ce comité de ligne. Elle salue les efforts des opérateurs pour exploiter une ligne aussi fréquentée où le moindre incident peut prendre d'importantes proportions. Elle transmet ses requêtes sur l'amélioration de l'offre, en particulier le prolongement des terminus La Varenne à Boissy Saint Léger, - d'autant plus urgent avec l'arrivée du TCSP Pompadour – Sucy et la coordination BUS – RER. Elle pointe en particulier les problématiques d'évacuation de quai avec la création d'un nouvel accès reliant à la gare RER à la future gare TCSP, d'où l'importance de prolonger toutes les missions à Boissy, pour mieux répartir les voyageurs et avoir une desserte cohérente (TCSP aux 5 mn et RER aux 10 mn).

La ville de Sucy-en-Brie déplore que toutes les missions n'arrivent pas à Boissy, alors que des travaux très importants d'aménagement de la gare routière de Boissy ont été faits. - La ville rappelle qu'il s'agit d'une demande récurrente depuis 20 ans.

La Communauté de Communes des Boucles de la Seine constate une amélioration de la régularité mais souligne la forte charge dès le départ des trains de Saint-Germain-en-Laye. Elle demande quand cette branche pourra être exploitée en matériel à deux niveaux. En ce qui concerne les pôles d'échanges et les gares routières, la CCBS suggère de développer le partenariat avec les communes et considère nécessaire l'exploration de pistes nouvelles pour le financement des transports en commun.

La ville de Saint-Germain-en-Laye regrette la gestion au fil de l'eau de la ligne A qui n'est plus un exemple de qualité de service, même si des efforts sont engagés pour redresser la situation. Seuls les projets de la Région et du Grand Paris seront à même de répondre aux besoins. La ville s'inquiète de la persistance du déséquilibre est-ouest qui accentue la saturation de la ligne. Elle s'inquiète au sujet de la transition entre l'arrivée des nouvelles rames et le prolongement d'EOLE. C'est la raison pour laquelle la ville a pris l'initiative de fédérer les maires concernés pour rédiger le Livre blanc du RER A.

Le Syndicat des Transports des secteurs III et IV de Marne la Vallée rappelle la croissance soutenue des constructions et l'insuffisance de l'offre sur la section Torcy – Chessy. Il demande le renforcement de la desserte de la Cité Descartes. Le propos est appuyé par L'UFC-Que choisir, la ville de Montévrain et le Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val Maubuée, qui s'interroge sur la pertinence de prolonger le RER E au-delà de Chelles. Enfin, il souligne l'insuffisance de l'offre en été.

La ville de Montévrain indique un développement attendu de 100 000 personnes d'ici à 10 ans. Elle signale par ailleurs que des voyageurs restent à quai à 8h le matin, et s'étonne du changement de conducteurs à Torcy.

La Ville du Pecq déplore les problèmes récurrents d'information en situation perturbée et apprécie la mise en place d'un débat direct sur la ligne A par ce comité de ligne.

La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise considère qu'on a tendance à surestimer la gestion du tronçon central alors que les besoins sur les branches, et en particulier dans les villes nouvelles, sont de plus en plus manifestes. Les actions de court terme doivent avoir plus de visibilité et être plus concrètes dans le quotidien des usagers. Les dessertes de soirée sont insuffisantes et les voyageurs sont souvent debout de Paris à Cergy dans une rame MI84. Elle demande l'usage renforcée des rames à 2 niveaux. Enfin, elle s'interroge sur la gestion des périodes hivernales.

L'AUT-FNAUT-Ile-de-France s'interroge sur les causes de la baisse de la régularité à partir de 2003. Elle juge positive les avancées sur l'offre en heure creuse et la mise en place des trains de secours.

La CADEB exprime ses craintes quant aux réflexions sur des TGV dans le secteur ouest parisien et rappelle que les mesures prises en février 2008 ont entraîné la perte de la liaison directe avec Saint-Lazare via Bécon-les-Bruyères. Elle demande si la suppression du changement de conducteurs à Nanterre est prévue.

La ville de Nanterre déplore que l'arrêt à Nanterre-ville et Nanterre-Préfecture ne soit pas systématique, ainsi que le retrait du personnel de vente dans plusieurs gares. La question est également posée par la ville de Noisy-le-Grand pour les arrêts à Bry-sur-Marne.

La ville de Poissy fait part de sa demande d'évolution du contrat de pôle pour en améliorer son contenu.

La ville de Maisons-Laffitte s'interroge sur l'origine du changement de conducteur à Nanterre-Préfecture et sur l'absence d'interconnexion en cas de grève.

Sur les questions de fond, **le STIF, la RATP et la SNCF** s'accordent sur la nécessité de réaliser le plus rapidement possible le prolongement du RER E à l'ouest pour créer un deuxième axe est-ouest. Néanmoins, l'accentuation de l'urbanisation à l'est et le développement de La Défense à l'ouest maintiennent le déséquilibre d'aménagement du territoire.

A plus court terme, **la RATP a proposé au STIF de généraliser les rames à deux niveaux**, qui arriveront à partir de 2011. La livraison des 130 rames s'achèvera en 2018. En attendant, avec 19 trains à deux niveaux, sur 66 trains en tout, l'exploitation privilégie leur utilisation sur les branches de Cergy, Poissy et Marne-la-Vallée où les besoins sont les plus importants : toute rame à deux niveaux qui serait engagée sur Saint-Germain et Boissy le serait mécaniquement au détriment des autres branches.

Concernant le prolongement des services terminant à La Varenne jusqu'à Boissy, le STIF a instruit le dossier présenté par la RATP, mais à ce jour, le nombre de rames disponibles n'est pas suffisant et les contraintes budgétaires actuelles, nées de la conjoncture économique, ne permettent pas de disponibiliser le financement de cette opération.

La RATP précise que les « sauts de puce » sur certaines gares sur les branches de Chessy et Saint-Germain permettent principalement de maintenir des temps de trajet compatibles avec l'exploitation intense puisque du temps de trajet d'un terminus à l'autre dépend, avec un parc donné, la fréquence pouvant être réalisée. Cela permet aussi de répartir la charge des trains d'heure de pointe.

Sur l'exploitation, **le STIF** souligne l'importance cruciale d'assurer un service le plus proche possible des 30 trains / heure / sens dans le tronçon central, au lieu de 26 actuellement. Chaque train « regagné » permet de transporter 2000 voyageurs supplémentaires. C'est par un fonctionnement optimal du tronçon central que les branches pourront avoir un service de qualité.

Sur les phénomènes climatiques, la RATP et la SNCF rappellent que l'hiver 2008/2009 a été le plus rude depuis vingt ans. Sur un réseau aussi densément utilisé, l'impact du froid peut être très important. Des solutions nouvelles ont été mises en place, notamment en automne pour combattre les effets des feuilles mortes qui

diminuent l'adhérence de la roue sur le rail. En outre, sur une ligne exploitée avec des intervalles aussi faibles, la maintenance est par définition nocturne, ce qui appelle souvent la mise en place de dispositifs provisoires, en ayant toujours comme maître-mot la sécurité des voyageurs et des personnels en toute circonstance.

Sur l'interconnexion à Nanterre-Préfecture, la limite de gestion des deux entreprises se situe dans cette gare. L'impact sur la régularité de la suppression de la relève des conducteurs est encore à préciser, mais sera probablement de nature moindre que sur la ligne B puisque seuls 40% des trains sont concernés. Néanmoins, le STIF considère qu'une dynamique nouvelle peut être créée par ce biais : il convient d'abord de fiabiliser l'opération en cours sur la ligne B avant de l'engager sur la ligne A. La SNCF souligne que la dernière grève s'est déroulée avec maintien de l'interconnexion.

Enfin, sur le prolongement du RER E au-delà de Chelles, le STIF se montre réservé compte tenu de l'expérience des lignes C et D aux ramifications multiples en grande banlieue, qui ne facilitent pas l'exploitation et la qualité de service.

M. Méry clôt la séance en remerciant les participants de leur implication sur un sujet majeur pour l'Ile de France.